„U-DEUTSCHLAND" FÄHRT NACH AMERIKA

DIE JUNGENSCHAFT

Blätter für Heimabendgestaltung im Deutschen Jungvolk / Berlin / 10. November 1937 / Folge 16

I. Teil: Der Heimabend

Mögen Jahrtausende vergehen, so wird man nie von Heldentum reden und sagen dürfen, ohne des deutschen Heeres des Weltkrieges zu gedenken. / Solange Deutsche leben, werden sie bedenken, daß dies einst Söhne ihres Volkes waren.

Der Führer

Fast zwei Jahre schon stand das deutsche Heer des Weltkrieges unbesiegt im Feld. Und beinahe ebensolang versuchte England, die Wehrkraft unseres Volkes durch Hunger zu zerstören. Durch die Übermacht seiner Flotte riegelte es Deutschland vom Weltmeer ab.

Aber der deutsche Lebenswille war nicht zu brechen. Wiederholt hatten schon deutsche Kreuzer einen Weg durch die Blockade gefunden. Im Jahre 1916 aber unternahm das deutsche Handels-U-Boot „Deutschland" den Versuch, eine Ladung von chemischen Stoffen nach Amerika zu bringen und von dort mit einer ebenso wertvollen Ladung von Gummi und Kautschuk zurückzukehren.

Das Boot hatte keinerlei Bewaffnung an Bord. Seine einzige Waffe gegen einen herannahenden Feind war das „Wegtauchen". In monatelanger, zäher Vorarbeit wurde die Besatzung mit dem Boot vertraut gemacht. Endlich, im Juni 1916, konnte das Boot starten.

Was der Kommandant der „Deutschland", Kapitän König, darüber berichtet, ist ein Hohelied deutscher Tatkraft, Tapferkeit und zäher Ausdauer. Deshalb sind die Männer der „Deutschland" Vorbild für uns.

Still und ohne der Welt bekannt zu werden, tritt die „Deutschland" ihre Reise an, hinaus auf die hohe See

In langer Dünung rollt uns die Nordsee entgegen; das Wetter ist klar und der Wind weht steif aus NNW. Ich stehe allein mit meinem ersten Wachoffizier auf dem Turm, in der „Badewanne". So haben wir die feste Schutzwand getauft, die sich oben auf der Plattform in fein geschwungener Linie rings um das Turmluk herumzieht und wie eine Art Fliegergondel aussieht.

Heute stehen wir im Ölzeug hinter dem Schutz, denn die See ist gerade bewegt genug, um schon alles zu durchnässen. Das Deck ist ständig überspült und alle Augenblicke klatscht es an den Turm. In der Hand das Sprachrohr nach der Zentrale, wo der Rudergänger die Befehle durch den Telegraph in die Maschine schlagen läßt, lauert man: Ein dumpfes Bumsen, der Bug taucht ein, schäumend poltert es über das Deck und zischt am Turm hoch; dann gilt es in Gedankenschnelle das Turmluk zuzuwerfen und sich im knisternden Ölzeug hinter die Schutzwand zu ducken . . . diese Turnübung wiederholt sich alle paar Minuten. Dazwischen steht man, hört den Wind in den Stagen der Masten sausen und blickt in die Runde. Seit einiger Zeit schon ist die deutsche Küste im Südosten hinter uns außer Sicht gekommen, und das begleitende Torpedoboot, das vor uns fährt, ist das letzte Stückchen Heimat.

Bald nähern wir uns der äußersten deutschen Vorpostenkette; vier Bewachungsfahrzeuge fahren an uns in Kiellinie vorbei und heißen das Signal: „Glückliche Reise". Unser treuer Begleiter kommt nun näher herangeschossen; seine Mannschaft bringt drei kräftige Hurras auf uns aus, die Offiziere auf der Brücke legen grüßend die Hand an die Mütze, und wir zwei einsamen Männer auf dem Turm grüßen zurück; dann duckt sich das schwarze Boot in eine See, macht eine prächtige Wendung, dreht mit wirbelndem Kielwasser ab, wird kleiner und kleiner und verschwindet bald mit wehender Rauchfahne.

Wir sind uns selbst überlassen und fahren ins Ungewisse.

Ich lasse uns nicht viel Zeit darüber nachzudenken. Von allen Seiten droht uns jetzt Gefahr, und ich muß Gewißheit haben, daß das Boot im besten Trimm ist, daß ich es mit Maschinen und Tauchvorrichtungen fest in der Hand halte.

Ich gebe das Kommando „Klar machen zum Prüfungstauchen!"

Sofort kommen die Meldungen von Turm und Zentrale zurück, und die Leute eilen auf ihre Tauchstationen. Noch hämmern die Ölmotoren in ihrem wilden Takt; dann lasse ich die Alarmglocke schrillen und springe in den Turm; das Turmluk wird geschlossen, zugleich schweigen die Ölmotoren.

Einen Augenblick empfindet man einen leichten Druck in den Ohren; wir sind abgesperrt nach außen, und es wird still.

Aber es ist keine wirkliche Stille; es ist nur der Wechsel.
Denn das Kommando ertönt: „Tauchklappen auf!" „Fluten!"
Was nun kommt, ist so seltsam eindrucksvoll, daß man es nicht vergessen kann, wenn man es einmal erlebt hat.

Die Tauchventile werden aufgerissen, und mit einem Zischen weicht die gepreßte Luft aus den Tanks. Zugleich erhebt sich ein gigantisches stoßweises Pusten, wie ein urweltliches Schnauben und Blasen, das man fast schmerzhaft in den Ohren drücken fühlt; dann wird das Gefühl gleichmäßiger, aber es kommt jetzt ein hohes Summen und pfeifendes Schwirren hinzu: alle hohen Töne der Maschinerie in der Zentrale vereinen sich und vollführen einen verwirrenden Lärm; es ist wie ein irrsinniger Singsang, der nach dem dunkeln schweren Hämmern der Ölmotoren doch fast wie eine Stille empfunden wird, nur eindringlicher und aufreizender. Das durchdringende Surren in den vielen Ventilen verkündet, daß der Tauchmechanismus im Gange ist. Er summt und singt ganze Tonleitern herunter, und bei diesen langsam abnehmenden und tiefer werdenden Tönen hat man geradezu das körperliche Gefühl von dem Einströmen und Fluten gewaltiger Wassermassen; man glaubt mit dem Boote schwerer zu werden und zu sinken, auch wenn man nicht durch die Turmfenster und im Sehrohr erkennen könnte, wie droben das Vorschiff eintaucht, wie das Geländer schäumend in die Wogen schneidet und das Wasser am Turm immer höher spült, bis draußen alles in das zauberhafte Zwielicht der Tiefe gehüllt ist.

Nur unsere treuen Lampen leuchten, und es ist jetzt wirklich still geworden. Man hört nur den leise bebenden Rhythmus der E.-Maschinen. Nun kommt das Kommando:

„Auf zwanzig Meter gehen!"

„Beide Maschinen halbe Kraft voraus!"

Auf dem Manometer kann ich unser Tiefergehen verfolgen. Durch das Fluten haben wir unserem Boot einige Tonnen Untertrieb gegeben — haben wir den abgeschlossenen Schiffskörper schwerer gemacht als die von ihm verdrängte Wassermenge — und unser Riesenfisch sinkt also in seinem Element nach unten, fällt gewissermaßen. Zugleich fahren wir aber auch mit den E.-Maschinen, und die vorwärtstreibende Schraubenkraft bringt Druck und Wirkung auf die Tiefenruder und macht aus dem Versinken ein Abwärtsgleiten. Ist nun die befohlene Tiefe erreicht, was ich sofort von dem Tiefenmanometer ablesen kann, so wird ein weiteres Fallen einfach dadurch gehemmt, daß das Boot wieder leichter gemacht wird durch Auspumpen der zu großen Wassermenge in den Tauchtanks. Das wütende Brummen der Lenzpumpe ist denn auch immer das Zeichen, daß wir uns der zu steuernden Tiefe nähern. Dann hört es auf, nur die E.-Motoren summen weiter, und aus der Zentrale kommt die Meldung:

 „Zwanzig Meter liegt, Boot ist eingesteuert!"

Beinahe wären wir in eine U-Bootfalle geraten . . .

Es hatte gegen Abend etwas aufgeklart, und auch die See war ruhiger geworden; unter schön beleuchteten Wolken war die Sonne im Westen untergegangen.

Die ganze Freiwache war heraufgekommen, um frische Luft zu schöpfen und schnell eine Zigarre oder Zigarette zu rauchen. Unter Deck ist das Rauchen ja streng verboten. Die Leute drängten sich alle an der geschützten Seite des Turms zusammen, eng an- und übereinander gegen die Turmwand geschmiegt. Es sieht seltsam aus, wie ein Bienenschwarm, eine Traube von Menschen in grober schwerer Seekleidung. Es geht hierbei nicht mit viel Etikette zu; ich lasse die Leute gewähren, sie haben es nicht leicht da unten, und wenn einer mal den Kopf durch das Turmluk stecken will, um ein paar Züge aus seiner Pfeife machen zu können, gönne ich ihm gern den kurzen Genuß.

Dabei suchen aller Augen unwillkürlich den Horizont ab. Das hat sein Gutes; je mehr Menschen beobachten, desto mehr kann gesehen werden; und manche unserer Leute haben Augen wie Falken.

Da tauchen in der durchsichtigen Dämmerung des Juliabends an Backbord in großer Entfernung zwei Masten auf, ein Schornstein folgt, und bald ist der Rumpf eines Dampfers über der Kimm. Mit Hilfe unserer guten Prismengläser wird er nun ständig beobachtet. Wir wollen seinen Kurs feststellen, um ihm dann über Wasser aus dem Wege gehen zu können.

Wir haben bald ein paar gute Peilungen, und ich nehme nun die Karte her; ich sehe nach, vergleiche, beobachte noch einmal, rechne nach und nehme wieder die Karte und stutze . . . mit dem Kurs kommt der Dampfer überhaupt nicht nach einem Hafen.

Ist es denn möglich?

So muß er geradezu auf die Küste, irgendwo auf die Felsen laufen.
Ich rufe Krapohl, zeige ihm meine Berechnung. Wir schauen noch einmal genau durch die Gläser, vergleichen die Karte; es stimmt:

Der Bursche fährt ins Leere.

Wir hatten uns inzwischen so weit genähert, daß wir ihn gut ausmachen konnten. In der Dämmerung des Juniabends war es so klar und hell, daß wir genau beobachten konnten. Es war ein schöner, mittelgroßer Dampfer, der eine große neutrale Flagge führte und am Rumpf auffällig mit den Farben desselben Bandes bemalt war. In der Mitte des Rumpfes trug er einen großen Doppelnamen, den wir aber noch nicht lesen konnten.

Plötzlich ruft Krapohl:

„Donnerwetter, wie kommt's, daß der Kerl noch so lange nach Sonnenuntergang die Flagge führt? Wenn das Zufall ist! Und was soll die auffällige Bemalung jetzt, zur Zeit des U-Boot-Friedens? Der Kerl ist verdächtig!"

Ich mußte ihm beiſtimmen. Mich machte vor allem der unſinnige Kurs ſtutzig; zum Vergnügen fährt man im Weltkreig doch nicht nachts auf der Nordſee ſpazieren!

Wir überlegen, was zu tun iſt. Noch hat uns der Dampfer nicht geſehen; er fährt ſeinen geheimnisvollen Kurs weiter und ſteht ſchon etwas achterlich von uns.

Ich entſchließe mich deshalb, nicht zu tauchen, da wir jetzt mit unſerem Kurſe bald auseinanderkommen müſſen.

Da macht der Dampfer plötzlich eine ſcharfe Wendung und hält direkt auf uns zu. Jetzt können wir ſehen, daß der wackere Neutrale auch die Boote ausgeſchwungen hat; natürlich, um noch deutlicher ſeinen Charakter als harmloſer Kauffahrer zu dokumentieren, der auf alles gefaßt iſt, und bereit, den Befehlen eines Frontbootes ſofort Folge zu leiſten.

Uns genügt dieſe weitgehende Loyalität. Ich ſchickte alle Leute unter Deck und ließ ſofort Alarm geben. Wir machen zum Tauchen klar und drehen dabei auf den Dampfer zu, um quer zur See zu liegen, da wir dann leichter unter Waſſer kommen.

Nun geſchieht zu unſerer größten Verblüffung folgendes: Kaum hat der „neutrale Dampfer" unſere Wendung geſehen und gemerkt, daß wir tauchen, da dreht er mit einem Ruck ab. Im Tauchen ſehen wir noch, wie er dicke Rauchwolken ausſtoßend in charakteriſtiſchen Zickzackbogen das Weite ſucht.

Dies Eingeſtändnis eines ſchlechten Gewiſſens war für uns faſt überwältigend. So haben wir noch nie gelacht, wie bei der Flucht dieſes Biedermannes mit dem unbekannten Kurs. Der Schlaue glaubte ſich durchſchaut und fürchtete, in den nächſten Augenblicken einen Torpedo von uns in die Rippen zu bekommen.

Und welche Wut mußte er haben! Es wäre ſo ſchön geweſen, als Neutraler recht nahe an die „Peſt" heranzukommen, um dann auf ſichere Entfernung mit den Stückpforten auch die Harmloſigkeit fallen zu laſſen und zu ſchießen. Die U-Boot-Falle war ſo ſchön gelegt, der deutſche „Pirat" brauchte nur noch ein wenig näher zu kommen!

Statt deſſen ſchlagen wir unter Waſſer einen Haken und tauchen erſt nach zwei Stunden wieder auf. Erſt ſuche ich mit dem Sehrohr den Horizont ab und öffne dann, halb getaucht, das Turmluk, um mit dem Glas Umſchau zu halten; die Luft iſt klar; im Süden iſt der Mond herausgekommen und macht die dämmernde Helle der Sommernacht noch durchſichtiger. Aber ſoweit ich blicke, iſt die See leer, kein Dampfer zu ſehen. „U-Deutſchland" kann unbehelligt ihres Weges ziehen, und außer der einen Freude über die Enttäuſchung des ſchlauen Fallenſtellers habe ich jetzt die Gewißheit, daß wir alle Schiffe ſehen, bevor ſie unſerer anſichtig werden können.

 Und das iſt ſchon etwas wert.

Ich hatte beschlossen, in der folgenden Nacht während der dunkelsten Stunden zwischen 11 und 3 Uhr getaucht mit den elektrischen Maschinen zu fahren.

Als wir in der Abenddämmerung des langen Sommertages tauchten, war zwar noch wenig Wind, aber eine hohe Dünung ging, als sicheres Zeichen dafür, daß der Wind nach einigen Stunden zum Sturm anwachsen würde. Gegen zwei Uhr gab ich Befehl zum Auftauchen, und merkte bald an den immer wilder werdenden Bewegungen des Bootes, daß der Sturm da war und mit ihm noch stärkerer Seegang aufgekommen sein mußte. Wir machten gelegentlich richtige Sprünge, bliesen aber unsere Tanks ruhig aus und kamen ganz ordentlich hinauf. Von Sehrohrtiefe an versuchte ich Umschau zu halten; es war aber noch fast unmöglich, etwas zu sehen, da das Sehrohr alle Augenblicke in dicke Wasserberge einschnitt; dazu die Dämmerung, in der sich die heranwälzenden Wogen im Sehrohr noch größer und unheimlicher ausnahmen. Wir tauchten nun ganz auf, und ich stieg auf den Turm, um über die wild tanzende See hinweg richtigen Ausblick zu gewinnen.

Das war ja ein nettes Wetter geworden. Rings im fahlen Dämmerschein ein Hexenkessel von unwahrscheinlich hoch ansteigenden Wellenbergen mit Schaumkronen, von denen der Wind den Wasserstaub abblies und zischend durch die Luft jagte. Das Boot arbeitete schwer gegenan und setzte häufig stark weg; das ganze Deck war natürlich überflutet; alle Augenblicke prallte eine See an den Turm und ging in dichtem Sprühregen über mich hinweg. Ich klammerte mich an die Brüstung der „Badewanne" und suchte den Horizont ab, einen seltsamen Horizont von sich kulissenartig durcheinanderschiebenden Wasserbergen.

Eben wollte ich den Befehl geben, die Ölmaschinen anzustellen, da — was war das?

Der dunklere Streif dort, war das keine Rauchfahne? . . .

Aber schon schob sich der Rücken einer Woge davor, in den dämmergrauen Himmel . . .

Ich wartete und starrte durch das Glas . . .

Da kam es wieder und war eine dunkle Rauchfahne, — — — und da, da: eine Mastspitze, dünn wie eine Nadel, aber ich habe sie im Glas; und jetzt, jetzt, — — — ich bohre meine Augen ins Glas, — — — was das Wellental eben freigibt, das Dunklere dort . . ., der Rauch darüber, vier niedrige Schornsteine . . .

Donnerwetter, das ist ein Zerstörer! — — —

Mit einem Satz bin ich im Turm, das Turmluk zu: „Alarm" — „Schnelltauchen!" — „Fluten!" — „Tiefenruder!" — „Auf 20 Meter gehen!" — — —

Die Befehle folgten sich alle wie in einem Atem. Aber die Ausführung!

Bei dieſem Seegang gegenantauchen iſt nach allen Erfahrungen faſt wahrer Wahnſinn . . .

Aber was will ich machen?

Der Zerſtörer konnte uns ſchon geſehen haben . . .

Hinunter mußten wir ſo ſchnell als möglich.

Unter mir in der Zentrale arbeiteten die Leute in lautloſer Haſt. Die Schnellentlüftungen ſind geöffnet, die gepreßte Luft ziſcht aus den Tanks — die Tauchventile ſingen in allen Tonleitern . . .

Ich ſtehe mit gepreßten Lippen, blicke durch die Turmfenſter auf die tobende See ringsum, lauere auf das erſte Zeichen eines Tiefergehens . . . Aber immer noch ſehe ich unſer Deck, immer wieder reißt uns eine Welle empor . . .

Wir haben keinen Augenblick mehr zu verlieren.

Ich laſſe noch mehr Tiefenruder geben, befehle: „Beide Maſchinen äußerſte Kraft voraus!“ . . .

Das ganze Boot erzittert und bebt unter dem verſtärkten Maſchinendruck und macht förmlich ein paar Sprünge; es taumelt geradezu in der wilden See, will es noch immer nicht? . . . dann ſchneidet es mit einem Ruck plötzlich vorn unter und geht mit immer ſtärkerer Neigung ſchnell in die Tiefe. Das eben dämmernde Tageslicht verſchwindet an den Turmfenſtern, das Manometer zeigt in raſcher Folge 2 — 3 — 6 — 10 Meter. . . . Aber auch die Neigung des Bootes wächſt immer mehr.

Wir taumeln, lehnen uns zurück, rutſchen aus; wir verlieren allen Halt auf dem Boden, der ſich jäh nach vorn ſenkt — ich kann mich gerade noch am Okularteil des Sehrohrs feſthalten — und unten in der Zentrale klammern ſich die Leute an den Handrudern der Tiefenruder feſt . . . ſo geht es ein paar fürchterliche Sekunden — — —

Wir ſind uns über die neue Situation noch nicht klar geworden — da gibt es einen heftigen Stoß, wir werden zu Boden geſchleudert, und alles, was nicht niet- und nagelfeſt iſt, wird wild durcheinandergeworfen . . .

Wir finden uns in den ſeltſamſten Stellungen wieder, ſehen uns an, und einen Augenblick herrſcht beklommenes Schweigen; dann meint der erſte Offizier Krapohl ganz trocken:

„So, da wären wir ja angekommen.“

Das löſte die ſcheußliche Spannung. Wir waren aber doch alle recht bleich geworden und ſuchten uns nun zurechtzufinden.

Was war geſchehen?

Warum dieſe unnatürliche Neigung des Bootes, und warum tobten die Maſchinen da über uns manchmal ſo raſend drauflos, daß das ganze Boot erdröhnte? . . .

Bevor aber einer von uns noch recht überlegen konnte, hatte ſich unſer kleiner Klees, der leitende Ingenieur, aus ſeiner kauernden Stellung

emporgeſchnellt und hatte blitzartig den Maſchinentelegraph auf „Stopp" herumgeriſſen.

Plötzlich war nun tiefe Stille.

Wir ſammelten langſam unſere Gliedmaßen und überlegten: Was war geſchehen?

Das Boot hatte ſich vorn in einem Winkel von etwa 36° nach unten geneigt und ſtand ſozuſagen auf dem Kopf; wir mußten mit dem Bug auf dem Grund ſitzen, und achtern pendelten wir mit ganz gehörigem Schwung auf und nieder; dabei zeigte das Manometer eine Tiefe von ungefähr 55 Metern.

Ich machte mir raſch unſere Situation klar; ſie war nichts weniger als gemütlich.

Nach der Karte hatten wir hier etwa 53 Meter Tiefe; bei der ſteilen Lage des Bootes mußte unſer Heck ein beträchtliches Stück über Waſſer ragen und konnte dadurch zu einer lieblichen Zielſcheibe für feindliche Zerſtörer werden. So lange die Maſchinen noch gingen, mußte noch folgendes hinzukommen: wenn ein Wellental über uns hinwegging, peitſchten vermutlich die Schrauben zum Teil in die Luft und erhöhten unſere Anziehungskraft durch wilde Fontänen und Schaumwirbel. Das hatte Klees ſofort an dem raſenden Einrucken der Motoren erkannt und hatte durch ſeine Geiſtesgegenwart wenigſtens die ärgſte Gefahr beſeitigt. Immerhin hatten wir unſeren Liegeplatz durch eine eigenartige Boje bezeichnet und erwarteten jeden Augenblick, aus dem hoch über uns hängenden Achterſchiff den krachenden Einſchlag einer Granate zu hören . . .

Sekunden einer fürchterlichen Spannung vergingen . . .

Aber es blieb ſtill. Die Schrauben konnten uns ja nicht mehr verraten; auch war es oben auch noch zu dunkel, und der Zerſtörer hatte bei der wilden See wahrſcheinlich genug mit ſich ſelbſt zu tun.

Daß wir uns trotzdem beeilten, aus der blödſinnigen Lage herauszukommen, iſt wohl verſtändlich. Da das Boot im übrigen vollſtändig dicht geblieben war und den furchtbaren Stoß ohne jeglichen Schaden ausgehalten hatte, ging alles weitere programmäßig vor ſich. Die achteren Tanks, die nicht ganz entlüftet waren, wurden ſchnell geflutet und ſo allmählich wieder eine vernünftigere Lage des Bootes herbeigeführt.

Horizontal lag es deswegen aber noch lange nicht; dazu hatte es die Naſe zu energiſch in den Dreck geſteckt. Aber wir waren jetzt wenigſtens ganz unter Waſſer und konnten in Ruhe an die übrigen Arbeiten gehen. Aus den vorderen Ballaſttanks wurde ein Teil des Waſſers gedrückt, und im übrigen trimmten wir das Boot mit den Trimmtanks ſo lange um, bis der Bug vom Grund loskam. Wir fingen jetzt an aufzuſchwimmen, mußten aber alsbald zurücktrimmen, um der ſofort auftretenden Neigung zum Pendeln des zu ſchwer gewordenen Achterſchiffes entgegenzuwirken. Nach einer Zeit war der Gleichgewichtszuſtand wiederhergeſtellt und die „Deutſchland" wieder feſt in meiner Hand.

Bald liegen die englischen Bewachungsfahrzeuge hinter der „Deutschland". Es geht hinaus ins Freie, hinaus auf den weiten Atlantischen Ozean. Aber auch hier gibt es noch manches Abenteuer zu bestehen . . .

Mein Ehrgeiz war durch die mannigfachen Erfolge angespornt worden, die meine Kameraden von der Handels- und Kriegsmarine errungen hatten, indem sie durch Bemalung und sonstige geschickte Veränderungen der Aufbauten ihre Schiffe dem Feinde unkenntlich gemacht hatten.

Wir hatten uns in den vorhergehenden schönen Tagen eine wunderbare Dampferattrappe gemacht, um von in der Ferne passierenden Dampfern nicht als U-Boot erkannt zu werden. Aus Segeltuch hatten wir einen Schornstein fabriziert, der mit mehreren Drahtringen am Sehrohr zu befestigen war und kühn in die Höhe ragte. Für den Turm war eine Verkleidung von Segeltuch vorgesehen, die das mittlere Aufbaudeck eines kleineren Frachtdampfers vortäuschen sollte.

Dergestalt für alle Möglichkeiten ausgerüstet, fuhren wir in herrlichstem Sonnenschein dahin, bis eines Abends, 7½ Uhr, an Steuerbord voraus ein Dampfer auftauchte. Wir erkennen bald, daß er ganz nahe an uns vorbeikommen muß, wenn wir unseren Kurs durchhalten. Wir halten deshalb von ihm ab und gehen an die Erprobung unserer Attrappe.

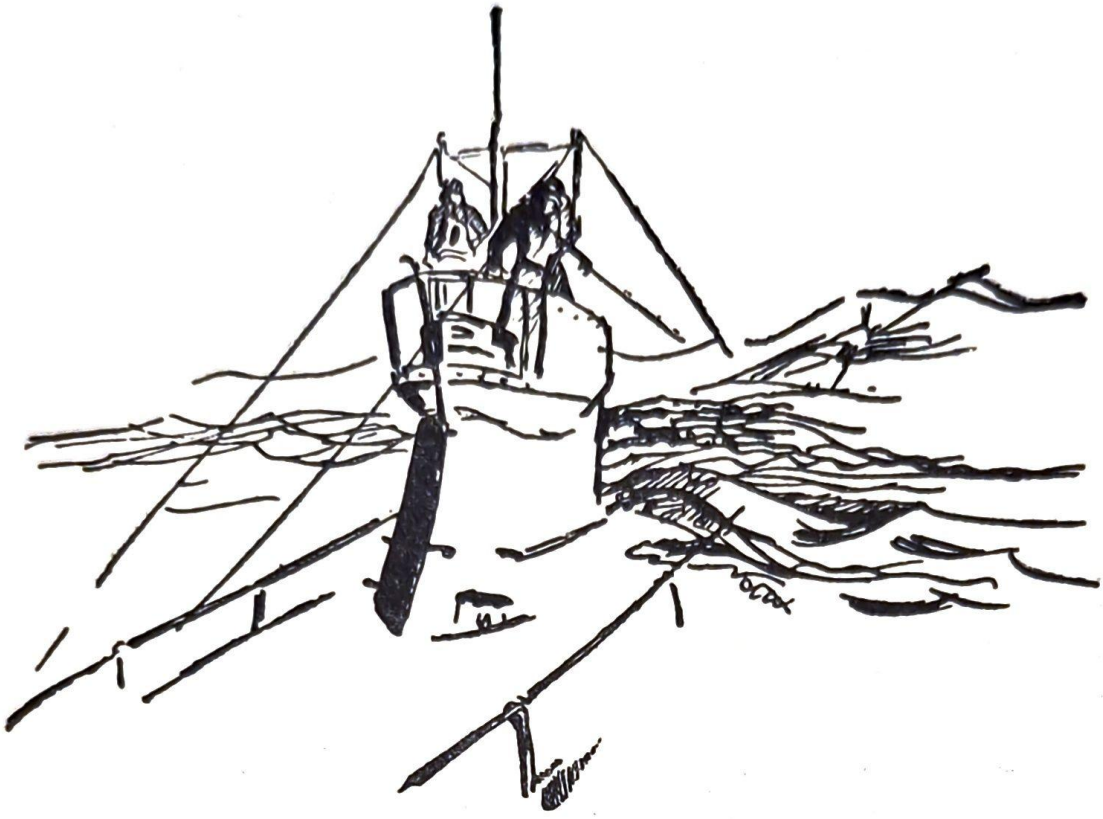
Der „Schornstein" wird am Sehrohr vorgeheißt und bläht sich in seiner stattlichen Größe im Winde. Um ihm noch ein echtereres Aussehen zu geben, verbrennen wir an seinem unteren Ende in Öl getränkte Putzbaumwolle. Außerdem verschwindet der Turm unter dem etwas flatternden „Aufbaudeck".

Aber die pflichtvergessene Baumwolle schwelt nur abscheulich und will keinen Rauch von sich geben. Alles steht mit aufgeblasenen Backen darum herum und müht sich vergebens, bis der F.-Telegraphist, ein findiger Berliner, eine Luftpumpe herbeiholt und unserem scheinbaren Dampfkessel eine gewaltige Glut entflammt. Ein Hurra belohnt seine Kunst, — und — am oberen Rande des „Schornsteins" erscheint ein zartes Wölkchen, um sich alsbald in Nichts aufzulösen.

Wir lachen, und wollen schon rauchlos weiterfahren, da kommt der Bootsmann Humke mit einer Konservenbüchse voll Teer an. Die Luftpumpe tritt wieder in Tätigkeit, und endlich kann unser „Schornstein" als qualmend gelten.

Der Erfolg war jedenfalls verblüffend, denn der Dampfer drüben ändert plötzlich seinen Kurs und — dreht hart auf uns zu.

Das war nicht gerade unsere Absicht; ich lasse sofort unsere Masten niederlegen und alles tauchklar machen; der Deckaufbau verschwindet, und mit tiefer Verbeugung sinkt unser Prachtschornstein in sich zusammen.



Kaum ſieht das der Dampfer und erkennt das U-Boot, da erfaßt ihn ein blindes Entſetzen. Er dreht wieder hart ab und beginnt nun zu fliehen, indem er dicke, tiefſchwarze Rauchwolken ausſtößt, die wir nicht ohne einigen Neid erſcheinen ſehen.

Unverdroſſen heißen wir jetzt unſeren Schornſtein von neuem hervor, die Maſten gehen wieder hoch, und während unſer Dampfer in wilder Flucht enteilt, ſtehen wir und lachen Tränen.

Unſere ſchöne Attrappe, die unauffällig machen ſollte, hatte uns wohl erſt die Aufmerkſamkeit des wackeren Dampfers zugezogen. Offenbar hielt er uns für ein Wrack oder ein ſonſt in Not befindliches Fahrzeug und kam vermutlich in der beſten Abſicht näher, um ſich plötzlich vor der teufliſchen Tücke eines heuchleriſchen U-Bootes zu ſehen.

Was die Leute an Bord wohl gedacht haben, als ſie ſich von ihrem erſten Schrecken erholt hatten? Sicher waren ſie ſchließlich rieſig ſtolz darauf, dieſer neuen Liſt, der Liſt der „Piraten", ſo geſchickt entgangen zu ſein. Und wir wären ſo ſtolz geweſen, wenn unſere Attrappe beſſer funktioniert hätte.

Wir ließen uns aber nicht entmutigen, ſondern verbeſſerten unſere Erfindung mit dem Erfolg, daß wir zwei Tage ſpäter an einem entgegenkommenden Dampfer unter gewaltiger Qualmentwicklung unerkannt vorbeidampften.

In der Nähe des Golfstroms wird die Fahrt eine Hölle ...

Wir hatten im Golfstrom eine Außentemperatur von 28° Celsius. So warm war schon das uns umgebende Wasser. Frische Luft kommt nicht mehr herein und im Maschinenraum hämmern im rasenden Viertakt zwei sechszylindrige Verbrennungsmotoren. Die Kraft ihrer Explosionen schleudern sie in die wirbelnden Kurbelwellen, mit glühendem Atem krachen die verbrannten Gase zur Auspufföffnung hinaus, aber die Glut der unaufhörlichen Verbrennungen bleibt in den Zylindern und teilt sich der ganzen öltriefenden, stählernen Umgebung mit; eine atembeklemmende Wolke von Hitze und Öldunst geht von den Maschinen aus und verbreitet sich lastend durch alle Räume.
Die Temperatur stieg in diesen Tagen bis auf 53° Celsius.
In einer solchen Hölle lebten und arbeiteten Menschen. Stöhnend wälzten sich die nackten Freiwächter in ihren Kojen; an Schlaf war kaum zu denken, und wenn einer gerade dabei war, in ein dumpfes Hindämmern zu versinken, dann weckte ihn der über die Stirn unaufhörlich in die Augen rinnende Schweiß zu neuer Qual.
Fast wie Erlösung scheint's, wenn die acht Stunden Ruhe vorüber sind und die neue Wache in die Zentrale oder an die Maschine ruft.

Nun geht das Martyrium erst an. Nur mit Unterhemd und Hose bekleidet, stehen die Leute auf ihren Posten, um die Stirn ein Tuch gebunden, das den rinnenden Schweiß von den Augen fernhalten soll. Das Blut glüht und rast in den Schläfen, wie Fieber kocht's in allen Adern; nur mit höchster Willensanspannung gelingt es, den schweißüberströmten Körper zu mechanischer Dienstleistung zu zwingen und sich die vier Stunden Wache aufrechtzuerhalten ...
Aber wie lange noch wird das auszuhalten sein?
Ich habe in jenen Tagen kein Tagebuch mehr geführt und finde nur die Aufzeichnung: „Höher darf die Temperatur nicht mehr steigen, wenn es die Leute im Maschinenraum noch aushalten sollen."
Aber sie haben es ausgehalten, sie blieben aufrecht wie Helden, sie taten ihren Dienst, erschöpft, glühend und schweißbedeckt, bis das Sturmzentrum hinter uns lag, bis es draußen aufklarte, bis die Sonne durch die Wolken brach und der abnehmende Seegang es gestattete, die Luken wieder zu öffnen.
Dann stiegen sie herauf aus ihrer Hölle; bleich, öltriefend und schmutzbedeckt kamen sie ans leuchtende Tageslicht und freuten sich der Sonne, als schiene sie ihnen zum ersten Male.

Wenn man mutig bleibt,
hat man nie etwas zu befürchten!

Bismarck

Bald kamen Feuer über die Kimm; mit einem unbeschreiblichen Gefühl im Herzen begrüßte ich das Blinkfeuer von Kap Charles, das mir mit seinen unermüdlichen Lichthieben inmitten der uns umgebenden dunklen Unendlichkeit ein schweigendes, aber untrügliches Zeichen für die Gewißheit war: dort drüben liegt nach langer gefahrvoller Fahrt endlich festes Land, liegt unser Ziel, liegt das große Amerika.

Wir passierten nun die allmählich auftauchenden Leuchtbojen des Fahrwassers, und das mir von meinen früheren Fahrten wohl bekannte Heulen der nahe dabeiliegenden Heulboje gab mir auch durch das Gehör das Gefühl von der Nähe des festen Landes.

Nachdem wir auch die Heulboje passiert hatten, tauchten wir ganz auf. Wir sahen nun die Lichter mehrerer Passagierdampfer, von denen wir aber nicht entdeckt wurden, da wir noch abgeblendet fuhren, bis wir Kap Henry querab und die amerikanische Hoheitsgrenze erreicht hatten. Das war am 8. Juli, nachts 11.30 Uhr.

Innerhalb der amerikanischen Hoheitsgrenze setzten wir Lichter und fuhren ruhig in die Einfahrt zwischen dem Kap, bis wir vor uns die rotweißen Toplichter des Lotsendampfers ausmachten. Wir stopten und zeigten das übliche Blaufeuer, worauf der Lotsendampfer sofort seinen Scheinwerfer auf uns richtete und, da er keine Umrisse eines Dampfers erkennen konnte, vorsichtig näherkam.

Der unerwartete Anblick unseres Bootes schien dem braven Lotsenkapitän so verblüfft zu haben, daß es eine gute Weile dauerte, bis aus dem Sprachrohr seine Frage kam:

„Where are you bound for?"

(„Wohin sind Sie bestimmt?")

Auf unsere Antwort „Newport News!" fragte er nach dem Namen unseres Schiffes; wir nannten den Namen, aber es brauchte eine zweimalige Wiederholung, bis man drüben erfaßte, welch seltsamen Besuch man vor sich hatte. Dann muß es auf dem Lotsendampfer eine große Sensation gegeben haben.

Mit großer Schnelligkeit kam ein Boot auf uns zu, und als der Lotse über den runden Bauch der „Deutschland" auf unser Deck geklettert war, begrüßte er uns mit folgenden, aus tiefstem Herzen kommenden Worten:

„I'll be damned, there she is!"

(„Verflucht nochmal, da ist das Boot!")

Ich fragte den Mann sogleich, ob ihm etwas bekannt geworden sei, daß wir erwartet würden. Zu meiner freudigen Überraschung erfuhr ich dann, daß sich schon seit ein paar Tagen zwischen den Kaps ein Schlepper aufhalte, der wohl mit uns zu tun haben werde.

Wir fuhren nun mit unserem wackeren Lotsen sogleich los, um den angekündigten Schlepper zu suchen.

Das war aber gar nicht so leicht in dieser Dunkelheit; wir suchten lange herum, bis wir ihn endlich nach zwei Stunden gefunden hatten. Es war der Schlepper „Timmins" unter der Führung des Kapitäns Hinsch vom Norddeutschen Lloyd. Ganze zehn Tage hatte der wackere Kapitän Hinsch zwischen den Kaps auf uns gewartet. Unser langes Fernbleiben hatte ihn übrigens schon mit banger Sorge um unser Schicksal erfüllt. Nun war er selig, seinen sehnlichst erwarteten Schützling heil vor sich zu sehen. Er übermittelte uns zunächst den Befehl, statt nach Newport News nach Baltimore zu gehen, wo alles schon für unsere Ankunft vorbereitet sei. Wir gaben deshalb unseren biederen Newport-News-Lotsen wieder von Bord und fuhren, vom „Timmins" geleitet, die Chesapeake-Bay hinauf, nachdem wir stolz die deutsche Flagge gehißt hatten. So ging es im Morgengrauen in die Bai hinein.

Die Welt horcht auf!

Reutertelegramm London, 10. Juli 1916

Die Blätter veröffentlichen ein Telegramm aus New York, in dem gemeldet wird, daß ein deutsches U-Boot mit einer wertvollen Ladung Farbstoffe in Baltimore angekommen ist.

Nicht nur in Deutschland, auch in Amerika erregte diese Meldung ungeheuren Jubel. Die Besatzung wurde in Baltimore in vielen Festen gefeiert, unzählige Male photographiert, die Zeitungen brachten ausführliche Berichte von der Fahrt.
Für das Gelingen der Rückfahrt wurden in ganz Amerika Wetten veranstaltet. Auch die Abreise der „Deutschland" gestaltete sich so zu einem Triumphzug. Die Sirenen der in der Bucht befindlichen Schiffe heulten ohne Unterbrechung, während ihre Mannschaften mit der Besatzung Grüße wechselten. Weniger freundlich war freilich der Gruß, den die englischen Zeitungen der „Deutschland" nachriefen:

Morningpost, Juli 1916

„Die ‚Deutschland' ist infolge ihrer U-Boot-Eigenschaften als Kriegsschiff anzusehen und ist als solches zu behandeln. Die Kriegsschiffe der Alliierten werden daher jede Gelegenheit wahrnehmen, um das Boot außerhalb der amerikanischen Hoheitsgrenze zu stellen und werden es ohne Warnung versenken."

Auch bei der Rückfahrt galt es, eine Blockade feindlicher Schiffe zu durchbrechen

Die Nacht war da, als wir uns der gefährlichen Gegend näherten. Vor uns funkelte das feste Feuer von Kap Henry, während an Backbord Kap Charles in kurzen Zwischenräumen seine Blitze in der Dunkelheit aufleuchten ließ. In dieser Peilung fuhren wir ruhig der Entscheidung entgegen.

Da blitzten an Steuerbord zwei Scheinwerfer über dem Wasser auf. Die vermaledeiten Strahlen liefen rasend rasch über die dunklen Fluten, — ich zählte mechanisch ein paar Sekunden, dann stach uns das Zentrum des Lichtes grell in die Augen . . .

Schon war es zum Tauchen zu spät, und fest haftete der verräterische Schein auf der „Deutschland".

Wir zwei Männer auf dem Turm blickten uns einen Augenblick an; in schöner Gratisbeleuchtung konnten wir unsere Mienen deutlich erkennen . . .

Dann sahen wir, wie die Scheinwerferstrahlen, nachdem sie uns mit Sicherheit festgestellt hatten, zweimal steil in die Höhe gingen und plötzlich wieder erloschen. Als wir unsere Augen wieder an die Dunkelheit gewöhnt hatten, entdeckten wir an Steuerbord zwei schwarze Fahrzeuge, die wie Fischdampfer aussahen.

„Verfluchte Bande!" murmelte Krapohl neben mir, „jetzt haben sie uns verraten!"

Und leider sollte er recht behalten.

Denn steil stieg drüben am Land ein riesiger Scheinwerferkegel in die Höhe, offenbar als Zeichen für die draußen wartenden englischen Kreuzer. Ich dachte mir, jetzt gilt es.

„Klar zum Tauchen!" kam mein Kommando.

„Auf 18 Meter gehen!" — Zugleich nahmen wir Kurs nach Süden.

Wir kannten unseren Weg. Wir hatten schon vorher in Erfahrung gebracht, daß Fischerleute gewonnen waren, außerhalb der Dreimeilengrenze an bestimmten Stellen Netze auszulegen, Netze, in denen wir uns verstricken sollten, Netze, in die wohl auch teuflische Minen geflochten waren . . .

Vielleicht trugen die Netze aber auch Bojen, die wir dann hinter uns dreinziehen sollten, um so unseren Standort zu verraten . . .

Wir hatten auf alle Fälle wieder alles klargemacht, um uns im äußersten Notfall von den Netzen zu befreien. Aber es ging alles gut. Es war eine dunkle Nacht; ruhig und friedlich leuchteten an Land die Feuer der beiden Kaps, indes ein paar Meilen weiter draußen der Tod in jeder nur denkbaren Form lauerte.

Aber während die englischen Schiffe auf und ab fuhren, die Scheinwerfer aufs Wasser zucken ließen und an allen möglichen Stellen suchten und wieder suchten, ahnten sie wohl nicht, daß zeitweise fast

dicht in ihrem Schatten ein Sehrohr leise seine Bahn zog und unter diesem Sehrohr — „U-Deutschland".

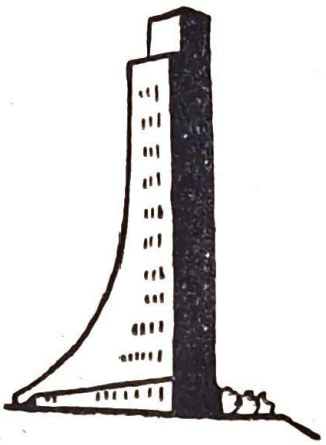
Nachts zwölf Uhr kam dann nach Stunden voll unbeschreiblicher Spannung das Kommando: „Auftauchen!"

Wir waren durch!

Nach fast drei Wochen trifft aus Bremen die Meldung ein:

> Das erste Handelsunterseeboot „Deutschland" hat heute mittag vor der Wesermündung geankert. An Bord alles wohl.

Deutsche Tatkraft und deutscher Unternehmungsgeist hatten der Welt bewiesen, daß sie durch nichts, auch nicht durch eine Hungerblockade, gelähmt werden können.



Quellenangabe:

Für die Zusammenstellung dieses Heftes wurde das Buch von Kapitän Paul König, „Fahrten der U-Deutschland im Weltkrieg", das Anfang Dezember im Verlag Ullstein erscheint, verwendet.

Die Fotos des Umschlages und der Bildbeilage sind Aufnahmen aus dem Ufafilm „Morgenroth". Sie wurden uns von der Ufa in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt.